

# Calidad de vida & MEDIO AMBIENTE URBANO

**Agustín Hernández Aja**

*Doctor Arquitecto. Profesor Titular del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (ETSAM).  
agustin.hernandez@upm.es*

*Dac & Life - the Battery Project*

**L**a ciudad que conocíamos o que imaginábamos, no llegó a ser.

Aquella ciudad articulada en la que los ciudadanos encontraban satisfacción a sus necesidades y que soportaba la segregación social (fruto de las diferencias de rentas) gracias a la existencia de espacios comunes de igualdad, no era más que una esperanza en la mente de sus ciudadanos. Pero era una esperanza compartida, tanto por los que más tenían, que estaban dispuestos a colaborar en el mantenimiento de lo común a cambio de una garantía de paz social, y por los que menos tenían, dispuestos a trabajar dentro de un marco de garantías mínimas en la esperanza de que ellos, o sus hijos, ascenderían antes o después en la escala social, o que al menos no quedarían totalmente desvalidos si no alcanzaban sus objetivos.

Lo anterior era posible dentro del marco institucional de la socialdemocracia, en el que el Estado actuaba como caja de compensación de las necesidades sociales a través de los impuestos sobre los beneficios que obtenían las empresas (no importaba que alguna perdiese, dentro de una economía nacional cerrada, si una pierde otra gana, y el Estado siempre podrá recaudar lo necesario para cubrir las necesidades sociales), en el marco de lo que se suponía sería un crecimiento indefinido, donde todos veían incrementadas sus rentas.

La ciudad a la que esto dio lugar fue “la ciudad industrial” imaginada por el movimiento moderno y extendida tras la guerra mundial; fue el único modelo hasta bien entrados los setenta del pasado siglo y que aún ahora sigue siendo el referente de los crecimientos urbanos.

El éxito de esa ciudad (su calidad) se medía en forma cuantitativa a través de variables económicas como el consumo de sus habitantes o el incremento de los valores inmobiliarios,

aunque también se medía la oferta pública en superficies dotacionales, los años de escolarización o formación, el crecimiento en suma. Las medidas siempre se daban como valores medios, aunque se sabía que esas medias ocultaban la polarización social, ésta se desestimaba ya que el mito del crecimiento industrial permitía pensar que antes o después a todos alcanzaría un nivel económico satisfactorio.

El consenso sobre la calidad de la ciudad industrial no fue absoluto, muchas voces se alzaron contra lo que consideraban un consumo alienante y la sustitución de los valores de identidad y solidaridad por los del consumo y la competencia, pero en cualquier caso fueron enterrados por los defensores del sistema y la “eficiencia” de la sociedad de consumo.

Pero ese modelo se rompió. Las economías han dejado de ser nacionales para globalizarse, con lo que las empresas encuentran mayor ventaja en deslocalizarse que en dedicar parte de sus beneficios al mantenimiento del Estado de bienestar de su país de origen.

En paralelo, los grupos sociales mejor establecidos comprueban que es posible hacer crecer más rápidamente que la media sus rentas y acceder mediante pago a servicios que hasta ahora compartían con el resto de los ciudadanos; es más, ya no necesitan consumir servicios en la proximidad del lugar donde viven, sino que consumen en espacios cada vez más dispersos gracias a la extensión de los medios de transporte.

En las décadas de consolidación del modelo industrial, se construyeron las periferias obreras con la fría asepsia de la normativa del higienismo social, a base de viviendas idénticas construidas masivamente para un prototipo de familia constituida por padre, madre y dos hijos en edad de crianza, rodeadas de las dotaciones fijadas por los expertos.

Periferias funcionalmente desgajadas de la ciudad preexistente y con muy pocas posibilidades de adaptarse a la evolución de las necesidades de sus ciudadanos y a los posibles cambios del modelo industrial que las creó. Se trataba de una ciudad en la que se cuantificaban pocas variables: el crecimiento económico y la provisión de bienes y servicios propios del Estado de bienestar (la tasa de empleo, el número de escolares en los distintos ciclos, la cobertura de las pensiones, etc.), y como variables espaciales, distintivas de la calidad urbana, la cantidad de metros cuadrados por habitante para las distintas dotaciones. La complejidad de actividades, el acceso a los bienes intangibles de la participación, la mezcla y la cultura propia no se consideraban variables relevantes, entendiendo que cualquier bien complementario, de los propios del Estado de bienestar, podría ser adquirido en el mercado.

Se pensaba que la construcción de la metrópoli debería controlar tan sólo la funcionalidad industrial y los mínimos dotacionales pactados. Procedemos de una cultura en la que los promotores pelean hasta el último metro cuadrado de la más mínima cesión y en la que políticos y técnicos se conforman con la aplicación burocrática de los parámetros cuantitativos y no tienen a la vista ninguna demanda de calidad. Una ciudad en la que día a día el ciudadano es relegado a consumidor pasivo que pone toda su esperanza de calidad en la adquisición de una vivienda cada vez más cara y en la huida, masiva, de la ciudad los fines de semana.

Abandonada cualquier reflexión sobre el medio ambiente de la ciudad o los efectos que su metabolismo tiene sobre el medio ambiente local y global, nos enfrentamos a una ciudad cuyo único objetivo es el desarrollo indefinido, que crece sobre su territorio de forma continua y desmedida y cuyo interior se abandona física y socialmente.

## El proyecto de la sostenibilidad

El planeta se halla enfrentado a su mayor reto: la constatación de los límites planetarios, la conciencia de los límites ambientales y que la actividad humana comienza a alterar las condiciones de habitabilidad del planeta.

Nos encontramos enfrentados a los límites del desarrollo y por tanto a la inevitable sustitución del Proyecto Urbano-industrial basado en el crecimiento indefinido. Es necesario internalizar en el planeamiento urbano la conciencia del rebasamiento de los límites ecológicos del planeta; la sustitución del paradigma del crecimiento por el de la sostenibilidad deberá producir antes o después la transformación inevitable de la sociedad urbana; si no deseamos que esta sea catastrófica será necesario dotarnos de un nuevo "Proyecto de Ciudad", que guíe el cambio de paradigma.

Este nuevo Proyecto de ciudad necesitará producir una transformación en la jerarquía y forma de las actuales estructuras urbanas; implicará la "Rehabilitación urbano-ecológica" de nuestras ciudades. Una rehabilitación porque no parece posible abandonar las estructuras urbanas sin gravísimos costos sociales. Y ecológica porque las bases estructurales del nuevo Proyecto de Ciudad nos obligarán a cerrar los ciclos naturales dentro de los espacios urbanos y a restaurar los efectos que la huella ecológica de la ciudad produzca tanto en su entorno como en el ámbito planetario.

No es posible seguir creyendo en el Proyecto del crecimiento indefinido. El sistema puede seguir aparentando eficiencia en el primer cuarto del siglo XXI, pero a partir de ese momento se puede producir una quiebra del sistema, con una equiparación de los parámetros de población, esperanza de vida, producción industrial, semejantes a los del principio de siglo, en un corto periodo de tiempo y en un marco de degradación espectacular de las condiciones



ambientales y de una esperable degradación de las relaciones sociales.

Todas las mejoras culturales, sociales y políticas pueden desaparecer en el plazo de 30 años. La única posibilidad de evitarlo es desarrollar un nuevo Proyecto de ciudad que haga de la sostenibilidad su eje central.

La realidad espacial de la urbanización se caracteriza por la incorporación de gran parte del espacio a las leyes de lo urbano; es difícil (si no imposible) encontrar espacios ajenos a las leyes económicas y a las estructuras culturales urbanas.

Este fenómeno tiene su correlato espacial en la explosión de usos y actividades sobre el territorio, generándose “áreas metropolitanas” y regiones urbanas que han venido a absorberlos espacios que conocíamos como ciudades, con las correspondientes disfunciones ambientales y sociales que se han comenzado a percibir como problema y que han conducido a políticas concretas con el fin de paliar los problemas y a invertir las tendencias, desplazando la atención de la construcción de nuevos barrios a la rehabilitación y conservación de los espacios urbanos existentes.

Planteándose que la gestión del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los ciudadanos es una cuestión que pone “en juego la calidad de la civilización”, y proponiéndose redefinir el concepto de ciudad como proyecto de estilo de vida y de trabajo frente a las “zonas urbanas” como concepto estadístico, definiéndose como objetivo de la Unión Europea la recuperación de la ciudad: “El restablecimiento de la ciudad diversa y multifuncional de la Europa de los ciudadanos es por tanto un proyecto económico y social para el cual la Calidad de Vida no representa un lujo sino un rasgo esencial”.

La Calidad de Vida lleva implícita la idea de sostenibilidad, superando el estrecho margen economicista del concepto de “Bienestar”,



El planeta se halla enfrentado a su mayor reto: la constatación de los límites planetarios, la conciencia de los límites ambientales y que la actividad humana comienza a alterar las condiciones de habitabilidad del planeta.

sólo medible en crecimiento económico y en estándares dotacionales. Estamos dando un paso más allá que nos muestra tanto los límites de las aspiraciones humanas como el derecho a una calidad ambiental suficiente.

La Calidad de Vida introduce los aspectos ambientales en intersección con las necesidades humanas. El Medio Ambiente Urbano es el campo de acción para una Calidad de Vida en la ciudad, implicando no sólo la aplicación de los principios de sostenibilidad ecológica: no poner en peligro la supervivencia de las siguientes generaciones, no consumir recursos sobre su tasa de renovación y no producir residuos sobre su tasa de absorción por el medio.

Sino que también la articulación de la sostenibilidad de una estructura social y económica, buscando la transición no traumática del sistema de intercambios de nuestras metrópolis contemplando la evolución y reconversión del sistema financiero, el sistema inmobiliario, el sistema de producción y consumo y el sistema de información, hacia un nuevo modelo sostenible en el sentido fuerte.

“ La Calidad de Vida lleva implícita la idea de sostenibilidad, superando el estrecho margen economicista del concepto de "Bienestar", sólo medible en crecimiento económico y en estándares dotacionales.

Solo mediante la inclusión de los conceptos de medio ambiente urbano y participación, se podrá realizar un nuevo pacto social capaz de sustituir al pacto del Estado de bienestar. Se garantizará así la necesaria reducción del consumo, gracias a la recuperación de la autonomía del ciudadano; que será solo posible en tanto y cuanto los ciudadanos habiten sobre espacios socialmente apropiados, complejos y articulados.

El pacto por la Calidad de Vida y la sostenibilidad urbana que debería sustituir al pacto del Estado de Bienestar, tendrá que basar la necesaria reducción del consumo en la recuperación de la autonomía del ciudadano; que solo se podrá mantener en tanto y cuanto los ciudadanos dispongan al máximo de su tiempo y de su espacio.

La “sostenibilidad” no es en sí misma un valor si no incluye la mejora de las condiciones del espacio para la potenciación de las cualidades humanas del individuo; supone crear una

estructura social que dote al individuo de lo necesario para el desarrollo de las capacidades humanas.

## Calidad de vida

Nos enfrentamos a la necesidad de ampliar los estándares que determinaban la calidad de los espacios urbanos generados por el despliegue del modelo industrial, necesitamos ampliarlos al resto de las dimensiones que demanda el ciudadano.

El crecimiento indefinido del consumo no puede solventar las carencias ambientales de nuestro entorno (ni tampoco la destrucción del medio ambiente global), ni la enajenación de un ciudadano que no participa de la construcción de su entorno.

La calidad de vida urbana es la concreción de la Calidad de Vida sobre el espacio urbano, pudiendo considerarse como un constructo social formado de tres dimensiones básicas: calidad ambiental, bienestar e identidad.

## Calidad ambiental

La calidad de nuestro ambiente es básica en la satisfacción del ciudadano, no es posible sustituir la calidad ambiental del aire que respiramos o de la accesibilidad peatonal a los espacios de uso diario con ningún valor económico; antes o después las carencias se hartan explícitas y los efectos sobre nuestra salud o vida cotidiana irreversibles. La degradación de las condiciones de vida del entorno de las ciudades industriales fue uno de los primeros avisos de que los beneficios del crecimiento económico no eran suficientes para satisfacer las necesidades del ciudadano.

Cuando hablamos de calidad ambiental incluimos lo construido y la relación entre sus partes. Su evaluación deberá atender a distintas escalas,

yendo desde la más próxima, la vivienda, hasta la forma en que la ciudad se relaciona con el territorio y percibe su huella ecológica; las escalas básicas para su análisis serán el ámbito doméstico, la vivienda y el vecindario para calidad y accesibilidad; el barrio, como entorno próximo, representativo de lo local; la ciudad, como el espacio de máxima complejidad accesible y la huella ecológica, síntesis de la relación de lo urbano con el medio del que depende (próximo y global).

## Bienestar

Entendemos como “bienestar” la satisfacción en la provisión de los bienes y servicios definidos como básicos y que deberían ser garantizados institucionalmente; de hecho suelen estar recogidos en las constituciones y desarrollados en legislaciones específicas.

En nuestro entorno sociocultural se entienden como imprescindibles: el empleo, la salud, la cultura y la vivienda.

El bienestar es una construcción social, su grado de satisfacción se mide por comparación a un nivel de referencia, que una vez superado es sustituido por otro más alto; su satisfacción es por tanto relativa, asociada a parámetros administrativos, que para su comparación con otras ciudades deberán de ser homogeneizados.

## Identidad

Al referirnos a identidad, buscamos determinar el grado de intervención y apropiación de los individuos sobre su medio, la forma en que participan en la construcción social, en sentido amplio deberá incluir también la forma en que se ejercen los derechos políticos de los ciudadanos. Se trata de evaluar la participación social en la ciudad, la utilización del tiempo y el espacio por parte de los ciudadanos y la satisfacción de las necesidades subjetivas de estos.

## Interrelación de perspectivas

La Calidad de Vida no depende de la satisfacción de uno solo de los aspectos anteriores, sino de la satisfacción articulada de sus distintas dimensiones. Las tres perspectivas de la calidad urbana se pueden componer en parejas, por ejemplo: el equilibrio entre el Bienestar y la identidad cultural será representativo del Desarrollo Social. El equilibrio entre medio ambiente y bienestar nos desvelará la calidad de la Ecología urbana. Y así podremos componer las parejas de perspectivas que forman el calidoscopio de la calidad urbana.

### El uso de bicicletas en ciudades

Según la última base de datos de la Encuesta Origen y Destino (EOD), del año 2012, y haciendo una proyección, en Santiago, una ciudad con más 6 millones de habitantes se realizan más de 1 millón de viajes diarios en bicicleta. BikeSantiago, empresa que presta servicios de bicicletas compartidas, indicó que hacia fines de 2015, su sistema registraba más de 1,2 millones de viajes y sobre los 25 mil usuarios inscritos (C., 2015). Mientras el Metro de Santiago estaba cerca de los 2 millones de viajes.

Las ciudades pueden beneficiarse en múltiples aspectos al promover medios de transporte distintos a los convencionales, incluso económicamente. Según la OCDE se pueden obtener retornos de hasta 20 USD por cada 1,5 USD invertido en proyectos de bicicletas compartidas.